AUTO

Twingo, Nuova Collezione per l'auto sbarazzina

a pagina II

AUTO

Atterra Shuttle, la navicella della Honda

a pagina II

MOTO

Gli scooter firmati Suzuki

a pagina III

COMMERCIALI

Lucioli e il «sistema integrato»

a pagina IV

ARRIVERÀ IN SETTEMBRE LA NUOVA «MEDIA» DELLA FIAT

Marea, l'auto a sicurezza totale

Una station wagon dal design azzeccato - Anche tre motori sovralimentati a ciclo diesel

Debutterà in settembre ma l'interesse degli operatori e del pubblico era già grande nelle scorse settimane. Ebbene, ora è stato levato il velo alla vedette. Si tratta della Marea firmata Fiat, ovvero della nuova «media» europea con un'inedita famiglia di motori e con soluzioni tecniche già proiettate nel nuovo Millennio.

Armoniosa nel design la berlina, ma ci piace soprattutto la station wagon. Le versioni saranno 17 (grazie a diversi allestimenti) e i motori ben sette. Fra questi le unità plurivalvole già adottate dalla Bravo (1.4 12 valvole solo per il mercato estero, 1.6 e 1.8 16 valvole, oltre al due litri e 20 valvole). Ma non basta: ci sono anche tre diesel, due dei quali inediti. Sono i due turbo di 1910 cc da 75 e 100 cavalli. E il più cattivo 2,4 cinque cilindri da 124 cavalli.

I primi due meritano una particolare attenzione. Si tratta di propulsori sovralimentati con turbo Garrett GT 15 e intercooler, disponibili appunto in due varianti di mappatura elettronica e pressione di sovralimentazione. Il 75 cavalli è un «soft-turbo» con consumi eccezionalmente bassi, secondo la Casa.

Il leit motiv di Bravo/Brava è ripreso soprattutto nella parte anteriore della Marea, ma il frontale riesce a essere ugualmente personale. Particolare anche la coda della berlina: il cofano del baule è arrotondato alle estremità e al centro in modo da formare tre archi convessi. Bella, dicevamo, soprattutto la station wagon con, fra l'altro, il portellone apribile in due parti (con la ribaltina inferiore ripresa dalla Tempra).

La Weekend ha una dotazione di serie particolare, improntata soprattutto sul fattore sicurezza. Durante le prime, brevi prove effettuate abbiamo giudicato positivamente sia il confort sia la guidabilità (delle berline e anche della station wagon). E brillanti si sono dimostrate anche le versioni diesel meno spinte.

Inserto a cura della SPE

IL 20 LUGLIO L'ATTESA CLASSICA

Ritorna il Rally di San Martino

Ancora una volta la luce dei fari fenderà il buio della notte infilandosi nell'intrico dei boschi e illuminando, di livida e potente luce bianca, l'asfalto delle strade. Ancora una volta il rombo dei motori, una meravigliosa sinfonia, riempirà le valli delle nostre Dolomiti. Ancora una volta vivremo il Rally di San Martino. Dopo quasi vent'anni tornerà a rivivere la notte magica delle HF e dei 124 Abarth. Un rally, la cui tradizione è la storia dell'automobilismo europeo.

E come allora Giorgio Taufer sarà al volante; il pilota che ha partecipato a quasi tutte le passate edizioni, questa volta passerà sempre avanti a tutti: l'apripista.

San Martino è ancora un rally grazie alla tenacia e alla capacità degli organizzatori che hanno voluto a ogni costo ricostruire il mito di una corsa simbolo.

Una straordinaria presenza di ufficiali di gara - tanti commissari di percorso quanti se ne contano nella valle di Primiero difficilmente si possono trovare in altra parte d'Italia - garantisce un elevatissimo livello di sicurezza. Ma sono gli sponsor, che hanno creduto nella rinascita di un mito, ad aver giocato la loro carta fortunata.

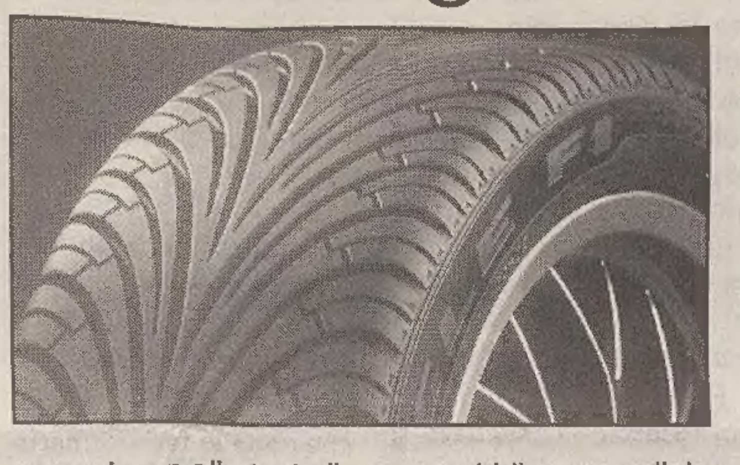
In tutte le stazioni di servizio Agip campeggia il poster del Rally di San Martino di Castrozza e Primiero sponsorizzato da Italtriest, Pirelli e Pneusmarket, scatolificio Ellepi, Panasonic e i centri commerciali Sme, la carta di credito Diners Club.

Partner eccezionali che hanno permesso la creazione di una competizione veramente spettacolare, sia per lo splendido percorso sia per la qualificata partecipazione, sono attesi campioni del calibro di De Cecco e Travaglia. Insomma un «rally vero»: il rally di San Martino.

Appuntamento dunque a sabato 20 luglio, per un tramonto, una notte, un'alba tra monti è motori.

I TEMI ECOLOGICI SECONDO GOODYEAR

Chi ha detto che la gomma sporca?



La gomma vecchia? Meglio non buttarla. Per evitare l'aumento esponenziale dell'inquinamento bisogna riciclarla. La legge punisce il cittadino o il gommista che gettano nel cassonetto dei rifiuti i pneumatici vecchi, ma nel nostro Paese vi sono ancora molti limiti e tanti vincoli. E per gommisti e industrie quello delle gomme vecchie è un vero e proprio dramma.

Fra le Case che si sono impegnate maggiormente su questo importante tema ecologico c'è la Goodyear che in questi giorni ha presentato alla stampa specializzata il proprio management, con alla testa il presidente e amministratore delegato Antonio Corsi. E lo stesso Corsi ha sottolineato l'impegno della Goodyear sin dagli anni Sessanta, quando i temi ecologici non erano ancora avvertiti dall'opinione pubblica mondiale nella misura odierna.

E così i suoi pneumatici non solo sono più facilmente riciclabili, ma sono costruiti per ottimizzare lo sfruttamento del combustibile, per ridurre i consumi, per far diminuire l'usura. Da più parti, come si sa, le gomme per auto vengono considerate altamente inquinanti per le particelle che si liberano in aria a causa dell'attrito fra la gomma e l'asfalto. E proprio per questo i pneumatici della nuova generazione, come quelli della Goodyear, sono costruiti con mescole che mantengono elevato il livello di aggregazione.

E viene ridotta anche la rumorosità, abbassando l'inquinamento acustico. Simbolo di tutto ciò, proprio un pneumatico di punta della Goodyear, l'Eagle F1. Chi ha detto, dunque, che la gomma è sporca?

G16304

AUDIOCAR SYSTEM srl

PUNTO VENDITA E SISTEMI D'INSTALLAZIONE AUTORADIO • ANTIFURTI • TELEFONI CELLULARI

AUTORADIO KENWOOD

con frontalino estraibile e controllo diretto del MULTILETTORE CD

L. 860.000

IVA INCLUSA

VIA FOSCOLO 10/b - 12/a

Tel. 040/638514 Fax 040/638204

G16302

FINALMENTE ANCHE A TRIESTE!!

APERTURA A FINE MESE

GORETTI GOMME

CAR SHOP RACING

KIT CARROZZERIA
AMMORTIZZATORI • MOLLE
VOLANTI • POMELLI
SEDILI ANATOMICI
INTERNI RADICA E CARBONIO
TERMINALI SCARICO
ABBIGLIAMENTO SPORTIVO
ACCESSORI COMPETIZIONE
... E COME SEMPRE
PNEUMATICI E CERCHI

SPARCO - OMP - MOMO CORSE
KONI - EIBACH

TRIESTE • via F. Severo 5 • Tel. 362721

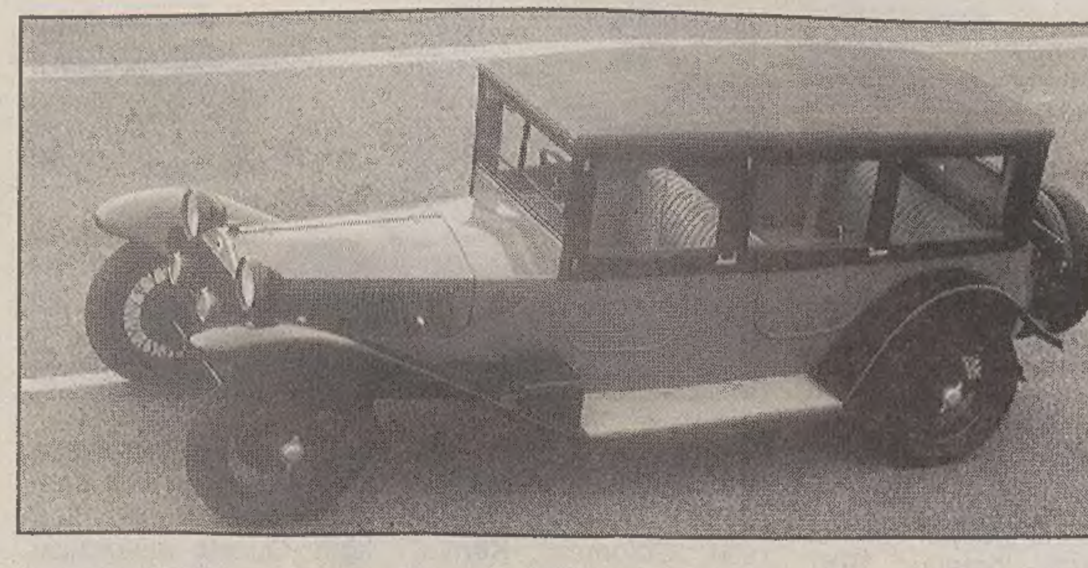
IL COMPLEANNO DELLA LANCIA

L'Affascinante ha 90 anni

Un marchio di prestigio, esclusivo - Dall' «Alpha» alla piccola «Y»

È il simbolo dell'eleganza, dell'esclusività. Un vecchio generale italiano mi raccontava sovente della sua gioventù coronata dal possesso di una Lancia Dilambda. Delle sue gite nella campagna veronese fra gli sguardi ammirati della popolazione. Ebbene, quella Casa storica e leggendaria insieme compie 90 anni. La storia della Lancia si inizia infatti nel 1906 a Torino, quando Vincenzo Lancia, 25 anni, collaudatore della Fiat, nonché pilota, raccoglie assieme a un collega 50 mila lire. E il primo modello, la Alpha, stupisce per la velocità di rotazione del propulsore. Sarà utile ricordare che l'uso delle lettere greche (tutt'ora seguito) venne consigliato a Vincenzo da uno zio professore di lettere antiche. E la Theta del 1913 è la prima vettura ad avere l'impianto elettrico integrato. Ma il capolavoro di Vincenzo Lancia è la Lambda del 1922 che anticipa due svolte nell'evoluzione dell'auto mondiale: la scocca portante e le sospensioni a ruote indipendenti. Poi, nel '33, arriva l'Augusta che inizia una strada di piccole Lancia tracciata dall'Ardea, dall'Appia e dalla Fulvia, per arrivare alla nuovissima Y. Con l'Aprilia, concepita alla fine del '34, Vincenzo crea un'auto rivoluzionaria. La forma è stata studiata al Politecnico di Torino. E le sospensioni sono indipendenti su tutte e quattro le ruote. L'Aprilia è velocissima per allora: 125 orari con un motore di soli 1.351 cc. Poi, nel '37, Vincenzo Lancia viene stroncato da un attacco di cuore. Non ha ancora 56 anni. Ma la famiglia continua l'attività imprenditoriale. E nel dopoguerra arriva la stupenda Aurelia, con il primo sei cilindri a V del mondo.

In seguito, alla fine degli anni Sessanta, la Fiat rileva l'azienda e, nonostante i timori, mantiene l'autonomia della Lancia e semmai ne valorizza la specificità. A rafforzare il prestigio della Lancia arrivano inoltre i trionfi nei mondiali rally con le Fulvia HF, le Stratos, le Delta HF 4WD e Integrale. Ormai la storia è diventata anche leggenda.



La splendida Lancia Lambda costruita nel 1922.

G16159

baroncelli Trieste Moto dal 1955

Concessionaria, ricambi, accessori, assistenza

aprilia

garanzia 3 anni

MOTO Racing

HERREMOTO

Via Milano 12 - Tel. 040/638093
• PUNTO VENDITA AUTORIZZATO •

Via Zanetti 12 - Tel. 040/636473
• RIVENDITORE •

NEGOZIO: VIA LIMITANEA 11 - TEL. 040-946438 (chiuso LUNEDI')
OFFICINA: VIA DELLA TESA 37 - TEL. 040-391875 (chiuso SABATO)

G16306

ROVER 600. OGGI L'EMOZIONE VI VIENE INCONTRO

Rover 618i................L. 35.528.000 Rover 620 Ti............L. 55.238.000 Rover 620 Si LUX ...L. 47.688.000

Rover 618i ABS ....L. 37.328.000 Rover 620 Si............L. 42.026.000 Rover 620 SDi..........L. 43.197.000

FINO AL 31 LUGLIO IL CLIMATIZZATORE È INCLUSO NEL PREZZO.

autosandra due

Trieste - Via Flavia 27 - Tel. 381335

ROVER

VISITA DALLA REGIONE

Nei segreti dei super-oli

I clienti della «Icm» che, provenienti da Gorizia e da Trieste, hanno visitato l'industria Fiat Lubrificanti di Villastellone, in Piemonte.

Fiat Lubrificanti ha avviato nel 1996 un programma di visite per i propri clienti allo stabilimento di Villastellone, nei pressi di Torino. L'iniziativa rientra nell'ottica di rinsaldare i legami di reciproca collaborazione che stanno alla base del rapporto commerciale con i concessionari Olio Fiat e le officine clienti.

Oltre duecentocinquanta operatori del settore provenienti dal Piemonte, dalla Lombardia e dalla Toscana hanno già preso parte alle visite.

Nella seconda metà di giugno è stata la volta di una quarantina di clienti della concessionaria Icm di Trieste, che copre le province di Trieste e Gorizia.

I partecipanti hanno avuto modo di verificare l'elevato livello tecnologico di laboratori, sale prove motori e processi produttivi di Villastellone.

Il comprensorio di Villastellone (22 mila mq di area, di cui 42 mila mq coperti) produce una gamma completa di lubrificanti e liquidi funzionali per tutto ciò che si muove su ruote, su cingoli, su terra, asfalto, acqua.

In particolare, hanno suscitato interesse i laboratori di ricerca e sviluppo per la progettazione, la sperimentazione e l'omologazione dei prodotti commercializzati con il marchio Fiat Lubrificanti in Italia e con il marchio FL all'estero.

I programmi di R&S vengono definiti con l'obiettivo di anticipare le esigenze del mercato, privilegiando il rapporto con i costruttori veicolistici per sviluppare in comakership prodotti idonei a conciliare prestazioni, affidabilità e rispetto ambientale a tutto vantaggio dell'automobilista.

IL MONOVOLUME SHUTTLE

Arriva dallo spazio la navicella Honda

La cilindrata di 2.2 litri non è più penalizzata da supertasse. Il monovolume della Honda vanta 7 posti e un notevole confort.

Una navetta per il macrocosmo dei monovolume. Ed è una navetta (lo Shuttle) del tutto particolare, poiché si presenta con una cilindrata «diversa», e cioè 2,2 litri. Stiamo parlando del monovolume Shuttle proposto dall'Honda per il nostro Paese, e di cui avevamo anticipato l'arrivo nelle scorse settimane, quando scrivemmo della nuova ammiraglia Legend.

Lo Shuttle 2,2 non teme la cilindrata superiore ai due litri, poiché sono sparite le sovrattasse e anche la super-Iva che in questi ultimi anni hanno penalizzato i motori più dotati. E il prezzo, infatti, è inferiore ai 60 milioni di lire, pur con una dotazione di serie che ha pochi eguali in questa categoria.

Con chi entra in concorrenza? Con Volkswagen Sharan, Ford Galaxy, Renault Espace, Pontiac Trans Sport, Chrysler Voyager, Toyota Previa, Mitsubishi Space Gear. Come si vede, il lotto è quanto mai gremito, poiché questo particolare segmento dei monovolume più potenti dovrebbe avere un vero e proprio boom nel prossimo futuro, sulla scia di ciò che sta avvenendo nel resto d'Europa.

Il monovolume della Honda vanta ben sette posti a sedere e la trasmissione automatica compresa nel prezzo. Ma vanta anche una visibilità eccezionale: sembra di trovarsi in una campana di vetro.

I cinque passeggeri anteriori siedono su sedili singoli a poltroncina, mentre gli altri due hanno a disposizione un divanetto che può scomparire in un vano ricavato nel bagagliaio.

L'insonorizzazione è buona e il cambio automatico a 4 rapporti contribuisce a rendere più fluida e piacevole la guida.

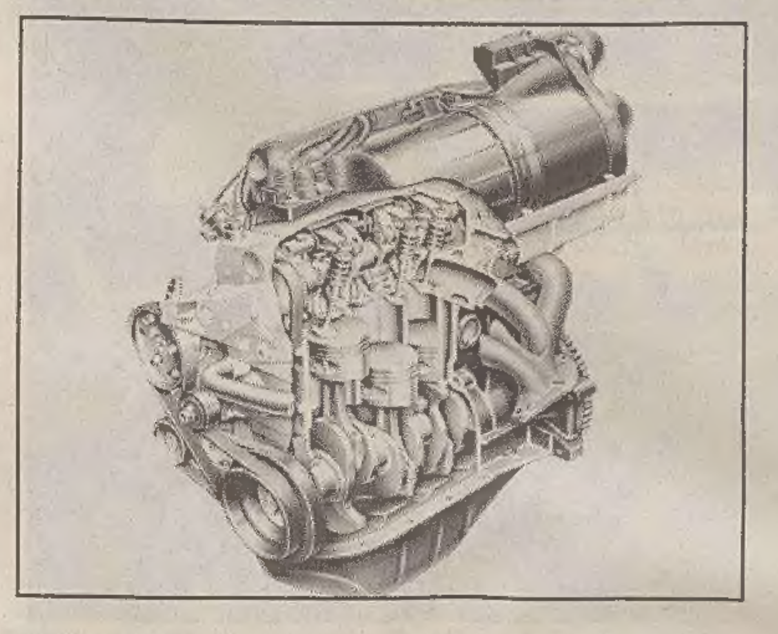
Il motore a 16 valvole eroga 150 cavalli in modo molto fluido, senza «ruvidità». E comunque la velocità di punta dichiarata dalla Casa è di ben 183 chilometri orari. Ma ciò che ci è piaciuto di più è il fatto che anche alle andature più elevate lo Shuttle della Honda dà la sensazione di... procedere lentamente.

A chi lo consigliamo? A chi ha famiglia, ma anche a chi ha bisogno di comodità e di un buon bagagliaio (per esempio chi ha una barca). E poi a chi vuole una vettura non convenzionale. Insomma, a chi desidera un'auto «simpatica».

RENAULT TWINGO NUOVA COLLEZIONE

L'auto più sbarazzina

Un motore di 1149 cc ancora più economico (e con più cavalli)



L'auto più sbarazzina del mondo si rinnova. Ma punta alla sostanza, perché la «forma» era già rivoluzionaria. Stiamo parlando della Twingo firmata Renault, ovvero della vetturetta monovolume che in Italia in questi anni è stata venduta in oltre centomila esemplari e nel mondo si avvia risolutamente a raggiungere in poco tempo il traguardo del milione.

Twingo Nuova Collezione, dunque, non cambia libro, ma passa a un altro capitolo. La filosofia, insomma, non si tocca. Ma non basta: la Twingo terza serie arriverà in settembre nel nostro Paese e manterrà invariati i prezzi rispetto alla famiglia attuale.

Andiamo per ordine. Nuovo motore, nuovi tessuti, mille piccoli-grandi accorgimenti per migliorare il comfort e la sicurezza, e infine il cambio automatico. E non poteva essere diversamente, poiché questa macchina votata al traffico cittadino sentiva la necessità del selettore continuo.

La Twingo mantiene, però, il progetto Easy: il cambio manuale senza il pedale della frizione. Non è un variatore automatico ma libertà dalla schiavitù della frizione.

Dunque, manuale, automatico ed Easy, con un motore di 1.149 cc capace di erogare 60 cavalli (e non più 55) a 5.250 giri. Si tratta di un propulsore già noto al pubblico degli appassionati perché Renault lo ha montato sulla Clio. È il «D7F» in grado di consumare come un diesel e di richiedere un cambio dell'olio ogni 15 mila chilometri invece dei soliti 10 mila. Il propulsore con testata in alluminio fa risparmiare un litro di verde ogni cento chilometri rispetto al precedente motore.

La monovolume francese punta anche sulla sicurezza: la Nuova Collezione ha la terza luce stop di serie e un sistema di blocco inerziale del flusso di carburante in caso di incidente.

Dicevamo del look estremamente innovativo del progetto originale Twingo; e in effetti i francesi non hanno voluto una seconda rivoluzione. Ma hanno completamente cambiato l'abitacolo, ora più gradevole e con colori che sembrano essere usciti dalla tavolozza dei grandi pittori d'Oltralpe.

Molto comoda e con ampi spazi interni, la Twingo a chi è votata? Il cliente medio ha 30-40 anni e in un caso su due è una donna. Ma ha una «forma mentis» comune: vuole uscire dal grigiore. Dalla banalità.

SICUREZZA E CAMPI ELETTROMAGNETICI

Antenna esterna per evitare guai

Salute e sicurezza, oltre che efficienza, grazie alle antenne di qualità elevata. Il telefonino in auto può essere molto utile, ma è necessario usarlo con intelligenza. Per questo motivo abbiamo cercato di capire che cosa è utile all'automobilista. E ne è venuto fuori un piccolo decalogo. Con il kit viva voce (previsto dalla legge) e con una buona antenna ci sono notevoli vantaggi:

1) Aumenta la sicurezza poiché si può conversare tenendo entrambe le mani sul volante.

2) Aumenta di molto la ricezione del telefonino; soprattutto nel caso dei Gsm.

3) Si evitano contravvenzioni e non si corre il rischio di vedersi negato il rimborso dell'assicurazione in caso di incidente (qualora venisse provato che la vittima teneva in mano il cellulare).

4) Si limitano i pericoli di inquinamento magnetico.

5) Scompaiono, usando un'antenna bifunzione, le stesse interferenze fra radio e telefono.

La Calearo di Vicenza è andata oltre e in una relazione spiega che l'uso di un'antenna esterna allontana possibili problemi alla salute.

Secondo alcuni ricercatori tedeschi un cellulare all'interno dell'abitacolo di una vettura non dotata di antenna esterna crea una saturazione di campo elettromagnetico che può comportare, dopo 20 minuti di impiego, l'innalzamento anche di un grado della temperatura della massa cerebrale.

Dunque, antenna esterna. E collegarsi sempre ad essa attraverso uno spinotto o meglio ancora con un kit viva voce (che oltretutto consente di alimentare la batteria).

Le antenne Calearo sono state scelte da case come l'Audi, la General Motors, la Renault, la Seat, la Skoda, la Suzuki e la Volkswagen.

La sicurezza dà il benvenuto a Mégane.

Finalmente potete provare due sensazioni, provando una sola grande gioia. Potete provare l'emozione di guidare un'auto dal carattere nuovo e la sicurezza che nasce da una grande ricerca. Ora potete provare cosa si prova, provando Mégane e Mégane Coach. Noi vi diamo il benvenuto.

Mégane dà il benvenuto all'emozione.

Mégane. L'idea che cambia l'auto.

G16307

DAGRI VIA FLAVIA 118 – TRIESTE – ZAGARIA PIAZZA SANSOVINO 6

RENAULT LE AUTO DA VIVERE

SI RINNOVA IL FUORISTRADA DELLA TOYOTA

Land Cruiser da leggenda

La prima serie nel lontano 1951 - Inedito motore da 3400 cc

Tutto nuovo il Land Cruiser. Il veicolo fuoristrada più venduto al mondo (ne sono stati prodotti quasi tre milioni di esemplari) approda nel nostro Paese con un look diverso, ma anche con una meccanica riaggiornata. E promette subito di dare battaglia in un segmento di mercato che è in costante ascesa.

La Toyota lanciò la gamma Land Cruiser sul mercato giapponese nell'ormai lontano 1951, con il nome Toyota BJ. Poi, tre anni dopo, venne ribattezzato Land Cruiser e il crescente successo obbligò la Toyota a farlo approdare in Europa alla fine degli anni Sessanta.

Oltre che in Giappone, il Land Cruiser viene prodotto in Bangladesh, Brasile, Colombia, Kenya, Malesia, Sud Africa e Venezuela.

Di dimensioni medie, viene proposto con la carrozzeria a tre o a cinque porte. E con due motorizzazioni. L'inedito propulsore 3400 a sei cilindri e 24 valvole sviluppa 10 cavalli e ha una coppia massima di 30,3 kgm. Questo motore diventa particolarmente interessante ora che non c'è più la supertassa oltre i due litri ed è definitivamente sparita l'Iva al 38 per cento.

Ma naturalmente continuerà a giocare un ruolo importante il motore a ciclo diesel: un quattro cilindri turbo da tre litri e 125 cavalli.

Telaio e sospensioni completamente riprogettati per migliorare il comportamento su strada e fuori. La sospensione anteriore indipendente a doppio braccio oscillante e quella posteriore che presenta una nuova soluzione a quattro attacchi, sono state studiate per migliorare il comfort e la guidabilità. Lo sterzo è a pignone e cremagliera.

Il design è assai piacevole, con angoli smussati e ampi parafanghi. Ci piace soprattutto il tre porte per lo studio volumetrico quanto mai riuscito.

G17155

Nuova Toyota Carina E Limited Edition.

Anche quest'anno Toyota Carina E si è distinta ai vertici delle classifiche del TÜV, l'ente tedesco che certifica la qualità e l'affidabilità dei prodotti. Per celebrare questa prestigiosa affermazione, è nata Toyota Carina E Limited Edition, un'auto che aggiunge a tutte le sue straordinarie qualità il climatizzatore e l'autoradio Sony ad un prezzo che parte da L. 29.490.000* per la Berlina e da L. 31.990.000* per la S.W., prezzo speciale già scontato. Venite nella nostra Concessionaria al più presto, perché l'offerta è limitata a poche unità.

*Prezzi delle versioni 1600 Si Berlina e S.W. Limited Edition chiavi in mano esclusa A.P.I.E.T. L'offerta non è cumulabile con altre iniziative promozionali in corso.

Venite a scoprire la nuova Carina E Limited Edition. con autoradio e climatizzatore di serie da lire 29.490.000*.

Futurauto TRIESTE, via Muggia 6 (Zona industriale) - Tel. 040/383939 TOYOTA

G17301

FUTURA

AGENZIA PRATICHE AUTO MOTO NAUTICA

P.ZZA SANSOVINO, 5 TRIESTE TEL. 040/309230

G16158

CARROZZERIA BORIS KRMEC

AUTORIZZATA LANCIA AUTOBIANCHI

• APERTI ANCHE LUGLIO-AGOSTO •

MUGGIA (TS)

VALLE DI NOGHERE - VIA CADUTI DELLA R.A.M.B. 1 - TEL. 040/232289

LA RINNOVATA YAMAHA TDM 850

La moto tuttofare

Sembra la quadratura del cerchio: dall'autostrada all'enduro

È la moto tuttofare. Capace di affrontare l'autostrada, il misto veloce, l'enduro, la città... Senza confini. Sembrerebbe la classica quadratura del cerchio, ma questa motocicletta rivisitata per il 1996 ha sconquassato i canoni classici delle due ruote. Ha creato un nuovo segmento di mercato che a quanto pare sta facendo proseliti in numero crescente.

Il telaio e l'impianto frenante da motocicletta sportiva, infatti, erano abbinati a delle sospensioni ad escursione abbastanza lunga e a un propulsore bicilindrico a dieci valvole direttamente derivato da quello che equipaggiava la XTZ 750 Superténéré.

Ebbene, ora ci appare una moto completamente rifatta, ancora più godibile e con un look piacevole. A circa 17 milioni (compresa la particolare forma di garanzia Yes) viene consegnata una moto dal design con l'andamento sinuoso, avvolgente, in contrasto con gli spigoli vivi del telaio.

Il motore bicilindrico a quattro tempi ha un doppio albero a camme e due carburatori Mikuni di 38. La potenza massima dichiarata dalla Yamaha-Belgarda è di 80,2 cavalli a 7500 giri. Il che consente una velocità di punta da vera granturismo, e cioè 210 chilometri orari. Di più, penso, che non serva proprio...

La forcella telescopica ora allungata a 43 mm fa da contraltare a un monoammortizzatore del tipo monocross. Ma le preziosità non finiscono qui: davanti c'è un doppio freno a disco di 298 mm (anche troppo...), dietro uno singolo di 245.

Il tutto per un peso a secco di poco superiore ai 200 chilogrammi e con un serbatoio di 20 litri.

La TDM 850 brilla anche e soprattutto per una posizione di guida che non tende a stancare se non alle velocità autostradali più elevate (anche perché il cupolino non è molto esteso). A chi la consigliamo? A chi vuole la moto per «tutto», senza riserve, e comunque ama fare qualche viaggetto a medio raggio. Per l'uso cittadino è un po' ingombrante, ma riesce a districarsi con enorme facilità. Con una docilità notevole. Anche perché il propulsore raffreddato a liquido ha un buon «tiro»ai regimi più bassi. E consente di cambiare la marcia con grande parsimonia. Quasi ci fosse il cambio automatico...

GLI AN 125 E 150

Suzuki, la sfida dei quattro tempi

La Suzuki batte quattro. E punta su uno scooter che ripudia i due tempi. Due le cilindrate, 125 e 150, e contenuti tencologici avanzati. Si chiamano AN 125 e AN 150 e sono caratterizzati da una linea elegante, anche se non molto personale. Diciamo subito che i prezzi non sono molto contenuti (circa 7 milioni su strada il fratello maggiore, poche centinaia di migliaia di lire in meno per il 125). Ma si tratta di due vere «chicche». Due gioielli super-curati. In grado di affrontare un chilometraggio da... moto diesel.

Noi ci ripromettiamo di provarli a fondo nelle prossime settimane, ma intanto vogliamo dare alcune coordinate. Il propulsore a quattro tempi, molto silenzioso, ha una cilindrata che per la sorella minore consente la guida a «tutti» quelli che hanno la patente B, mentre quello più dotato apre alla Suzuki AN le porte dell'autostrada. E quindi diventa importante in città come Trieste, dove l'autostrada (impropriamente chiamata superstrada) arriva sino al cuore urbano, ai Campi Elisi.

La velocità massima della «grande» si aggira attorno ai 110 orari, quella della «piccola» è comunque di poco inferiore. Ma naturalmente la 150 è preferibile quando si deve trasportare un passeggero. Soprattutto nelle strade in salita.

Quasi prive di vibrazioni, le due sorelline terribili della Suzuki si rivolgono a un'utenza che ama la razionalità, la sobrietà e disdegna l'inutile appariscenza. Ma sono ugualmente eleganti.

OFFICINA MECCANICA
Sergio Cesaratto
RIPARAZIONI
E VENDITA
AUTOCARRI
E MOTOCARRI
TRIESTE
Via Matteotti 24/b - Tel. 040/632576

PIAGGIO CENTER
moto shop
VIA S. FRANCESCO 66 TRIESTE
su Zip e Free:
salta in sella con sole
96.000 lire al mese
In alternativa all'assicurazione furto e incendio potrete usufruire di un finanziamento fino a L. 3.300.000, rimborsabile in 12 mesi a interessi zero (Tan 0,0% Taeg 5,87%), in 24 mesi con tasso del 7% (Tan 7,03% Taeg 10,57%) o in 41 mesi con tasso del 10% (Tan 10,41% Taeg 13,03%)

LA PROVA DEL GULLIVER LC

Nove in pagella

Raffreddamento a liquido e ruote da 12 pollici

Una pagella con tanti nove. Abbiamo provato uno degli scooter più avveniristici e anticonvenzionali del panorama mondiale. E non poteva essere altro che di Aprilia. Si tratta di Gulliver LC, e cioè in pratica del Gulliver in versione con raffreddamento a liquido. Un Gulliver fra gli scooter più godibili in fatto di guidabilità.

Ma andiamo per ordine. Venduto a un prezzo di poco superiore ai quattro milioni di lire, questo «cinquantino» ha un propulsore con grande verve, anche se la sua vocazione non è certamente sportiva.

Fatto per piacere anche alle donne e comunque a un pubblico adulto, il Gulliver beneficia di un motore silenzioso e robusto, ideato per lavorare a lungo, proprio grazie al circuito di raffreddamento a liquido.

Il gruppo termico ha l'ammissione lamellare e la miscelazione separata mediante pompa. L'accensione, naturalmente, è elettronica. Ma saliamo in sella. O meglio, sul divano. Poiché il sellone è una vera piazza d'armi ed è quanto mai morbido. Lo spazio per braccia e gambe è fra i maggiori in assoluto e la pedana non ha ostacoli di sorta. Anche per un eventuale borsone da trasportare.

La razionalità dello «scooter wagon» di Aprilia

E in fatto di bagagli questo mezzo, in effetti, non teme confronti, tanto da essere chiamato «scooter wagon». Sotto il «divano» c'è un bagagliaio vero e proprio, in grado di ospitare non solo il casco integrale, ma anche un borsone. Ma non basta: può esservi ospitato anche un oggetto (come una racchetta) che deve sporgere all'esterno. Il vano, infatti, ha anche uno sportellino posteriore. E questo «codone» può essere asportato.

Surdimensionate anche le ruote: sono infatti di 12 pollici e si fanno apprezzare per la sensazione di sicurezza che danno allo scoterista quando si affrontano il pavé o i binari del tram.

Non eccezionale nei consumi (per il peso maggiore rispetto al modello raffreddato ad aria), questo Gulliver LC è quanto mai scattante e brioso. Piacevole nella guida in città, riesce addirittura a entusiasmare nel misto fuori porta: e si capisce subito che questo motore, se non fosse imbrigliato per i limiti imposti dalla legge, potrebbe dare molto, ma molto di più.

Da lode l'impianto frenante di tipo misto, con un disco di 190 mm davanti. Il design può anche non piacere, ma è molto personale. Quasi da opera d'arte degna del museo Guggenheim.

L'ATALA BYTE AT 10 50

Lo scooter superagile per dominare la città

Monta un motore Franco Morini, uno dei più brillanti della categoria. E ha un livello di finitura molto elevato. Oggetto della nostra curiosità è il nuovo scooter della Rizzato: l'Atala Byte At 10 50. È uno scooter che punta sulla semplicità e sulla razionalità. Tanto da essere ideale anche per l'utenza femminile.

Il look è volutamente «pacato», sobrio. Non moltissime le differenze rispetto all'altro scooter dell'Atala, l'Hacker, di cui abbiamo parlato nelle scorse settimane. Eguali sella e codino con l'accenno di spoiler, è invece ben diverso il gruppo ottico anteriore.

La meccanica è tradizionale: telaio monotrave in acciaio con forcella telescopica all'avantreno. Il motore oscillante e il mono-ammortizzatore controllano invece il retro. Venduto a un prezzo inferiore ai tre milioni e mezzo, il Byte ha un propulsore di un ventesimo di litro raffreddato ad aria forzata. L'aspirazione è a lamelle e naturalmente la lubrificazione è separata con miscelatore automatico. Le gomme sono piccoline, di dieci pollici, ma la scelta è stata fatta per aumentare ancora di più la manovrabilità negli spazi ristretti.

Molto comodo il sellone, ma la pedana ha un piccolo tunnel centrale che secondo noi era meglio «appiattire». Nel complesso questo Atala è quanto mai riuscito. E ci piace anche il livello qualitativo dei materiali e dell'assemblaggio.

Pesante 85 chili e con un serbatoio di 6 litri e mezzo di carburante, ha un vano per il casco sotto il sellone e uno più piccolo dietro allo scudo. Un'ultima annotazione sui freni: l'impianto misto disco / tamburo secondo noi è l'ideale (per costi e modularità) su scooter di questa cilindrata. E il Byte è la prova della bontà di questa scelta.

TASSO Ø IN 18 MESI
SPY
YAMAHA
L. 222.300 al mese
SPESE ISTRUTTORIA PRATICA 150.000 TAEG 4,81% - TAN 0,0%
moto shop 2
TRIESTE - VIA GIULIA 10

CORSI Fuoristrada, Cormons

Anche quest'anno, come tradizione, la Federazione fuoristrada presenta i corsi estivi della Scuola federale di guida fuoristrada, realizzati in collaborazione con Rover Italia Spa, che mette a disposizione degli allievi le Land Rover Discovery. La Scuola federale della Federazione è un'attività istituzionale che non ha fini di lucro. Dal 4 al 10 agosto e dall'11 al 17 agosto il corso si svolgerà a Cormons.

Ricordiamo che i corsi sono comprensivi di uso delle Land Rover Discovery, istruttori, libro di testo, materiale didattico e assicurazioni, per sei giorni il costo è di 700.000 lire (1.o grado).

OFFICINA
AUTO - MOTO - SCOOTER
DARIO BUDAL
Vendita - Montaggio - Assistenza
Racing Special Parts
VITERIE ERGAL E TITANIO della L.L.S.
Concessionario per Trieste e Provincia
Motosoccorso con recupero anche fuori provincia
ASSISTENZA MALAGUTI
Piazza Ospedale 4 • TRIESTE
Tel. 762802 • Fax 767340 • Cellulare 0368/3260754
APERTO TUTTA L'ESTATE

Autocarrozzeria CAMPO MARZIO
Via Campo Marzio 7 - Tel. 305940
VERNICIATURA A FORNO
E BANCO DI RISCONTRO
Fiduciario Lloyd Adriatico

il tuo PiaggioCenter con i punti(··) sulla O a trieste, in via San francesco50.
PIAGGIO GILERA Concessionario Piaggio Gilera.
RÖTL
Trieste, via San Francesco 50

AUTOLINE
CONCESSIONARIA ESCLUSIVA SCOOTER
Atala
PROSEGUE FINO AL 31 LUGLIO LA PROPOSTA RIPARTI DA ZERO!
Byte AT10
LISTINO 3.390.000
12 RATE DA L. 282.500
PREZZO PER CONTANTI
3.080.000
FINANZIAMENTI A VERO "TASSO 0"
• SENZA ACCONTO
• SENZA SPESE
• 1.a RATA A 30 GIORNI
• TAN 0% TAEG 0%
Hacker AT12
LISTINO 3.590.000
12 RATE DA L. 299.200
PREZZO PER CONTANTI
3.250.000
PROVE SU STRADA - AMPIO PARCHEGGIO - ASSISTENZA E RICAMBI
TRIESTE - ZONA INDUSTRIALE NOGHERE - 232371

IL PICCOLO

SANZIN GOMME
Strada di Fiume, 112 - Tel. 94.14.04 - TRIESTE

ALFA 146.

PROVALA ALLA CONCESSIONARIA *Alfa Romeo* DI TRIESTE

Carvat

VIA CABOTO - TEL. 820484

LA PROVA DELLA GRINTOSA DUE LITRI DELL'ALFA ROMEO

146 TI, la vettura con i muscoli

Sedici valvole e doppia accensione - 150 i cavalli, ma quest'auto riesce anche a essere docile

La sigla TI evoca ricordi di un grande passato. Di una storia che sconfina nella leggenda dell'automobile sportiva. E gli ingegneri di Arese hanno immesso in questa degna erede un propulsore di due litri, sedici valvole e doppia accensione, che si colloca ai vertici della tecnologia attuale. Stiamo parlando dell'Alfa Romeo 146 TI, una vettura molto compatta e muscolosa. Ma nel contempo dal design piacevole, fors'anche addirittura elegante.

La TI non delude sin dal primo approccio. Il motore di due litri riesce a erogare 150 cavalli, ma ha anche una buona coppia (19 gm a 4000 giri). E a differenza di certe sedici valvole che fanno sentire la loro forza solo ai regimi elevati, questa Alfa spinge anche con il motore «calmo». Ci piace il classico «rombo Alfa» volutamente irrobustito e ci piace il cambio abbastanza «corto» e veloce. La TI fa vedere il meglio di sé in autostrada, dove mette alla corda anche qualche tre litri, ma si scatena nei percorsi misti: anche perché la tenuta di strada è addirittura eccezionale.

Molto personale la coda della 146, che in questa versione ha anche un piccolo spoiler. Cinque le porte: una scelta tesa a coniugare comodità e grinta.

Non abbiamo mai notato scodinzolamenti, ma il comfort di marcia è ugualmente buono, anche se non eccezionale, naturalmente.

La frenata è pronta e l'Abs a quattro sensori svolge egregiamente il suo dovere. L'abbiamo provato nelle frenate al limite sia sul bagnato sia sull'asciutto. Avevamo timore dei consumi, ma anche tirando le marce e lasciandosi andare a veloci sgroppate autostradali difficilmente si scende sotto i 10 chilometri/litro. Se poi si vuole avere il piede di velluto, ecco che di chilometri se ne possono fare anche 13-14.

La velocità massima dichiarata dalla casa è di 215 chilometri orari, ma – come dicevamo – il motore è un vero gioiello, tanto da dare la piacevole sensazione di lavorare sempre in surplace. In questo modo le vibrazioni sono praticamente inavvertibili.

Venduta a circa 36 milioni di lire, questa TI del Duemila può far storcere il naso solo per le cinque porte, ma le richieste di mercato ormai danno un solo responso: gli acquirenti, anche più giovani, vogliono la praticità e le quattro porte più portellone sono l'ideale in fatto di razionalità.

Spicca, ma non troppo, l'alettone posteriore in tinta con la carrozzeria, ma quella scritta TI imponeva qualche dettaglio «cattivo». Così come lo sono le minigonne laterali.

E passiamo all'abitacolo. I sedili, a petalo, sono ben avvolgenti e abbastanza comodi. Elevato il livello di finitura e anche quello dei materiali usati. Molto bello il volante rivestito in pelle. Anche il divano posteriore è razionale e gli eventuali passeggeri non soffrono in quanto a spazio per le gambe. Il bagagliaio è addirittura enorme per un'auto sportiva. Nel grande mare delle auto-saponetta disegnate con lo stampino più che con il computer, questa 146 ha notevole personalità. Da vera Alfa. Con quel piacevole rombo...

AUTOMOBILI ZANARDO
vendita autovetture nuove, usate - permute
rivenditore autorizzato MERCEDES
TRIESTE - VIA DEL BOSCO 20
TEL. 040/771970 - FAX 040/365816

MERCEDES
200 E 1991
230 E 1988
200 TE SW 1992 cat.
200 E 1992 cat.
200 E 16v. 1993 cat.
190 E 1988
190 E 1984
190 E 1990

PORSCHE
911 CARRERA4 Cabrio 1990
911 CARRERA 1988

VOLKSWAGEN
GOLF GTI 1993 cat.
MAGGIOLONE Cabrio 1972
GOLF GTI 16v. 1990

SAAB
900 Turbo 16v. cat.

FORD
MONDEO SW 16v. cat.
FIESTA 1300 1993 cat.

FIAT
RITMO Cabrio 1988
BRAVA 1600 16v. 1996 cat.
500 ED 1993 cat.

HONDA
Concerto 1400 1991

ALFA ROMEO
DUETTO 2000 1992 cat.
75 TS 19990
164 TS 1990
164 VG 1990

OPEL
KADETT 1600 diesel 1988

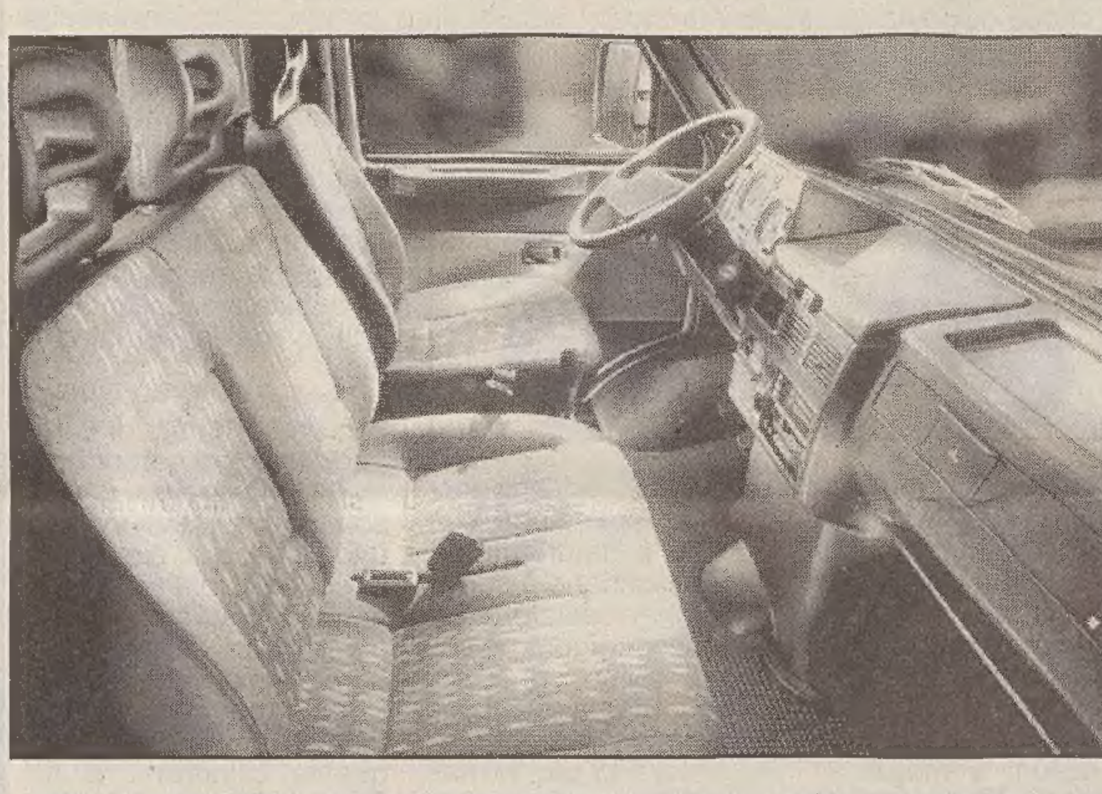
VOLVO
740 GLE 1987

FUORISTRADA
RANGE ROVER 1986
SUZUKI Berlina 1995 cat.

ILARIO LUCIOLI: PUNTARE SU COMMERCIO E TURISMO

Trieste, un futuro come Nizza

Il concessionario Fiat e Iveco analizza il momento economico di quest'area regionale



Lo spazioso abitacolo di un New Daily dell'Iveco. Questi nuovissimi veicoli commerciali hanno un comfort di marcia da vere berline.

«Bisogna puntare sul commercio, sull'artigianato e sul turismo. La vocazione di Trieste è questa. E bisogna fare in fretta per non perdere il treno che sta arrivando dall'Europa dell'Est». A parlare senza mezzi termini è Ilario Lucioli, concessionario Fiat e Iveco. Uno dei più «forti» delle Tre Venezie. E anche uno dei più attivi.

Il segreto del suo lavoro sta nella passione, ma anche nel fatto che questo imprenditore di origine toscana ha alle sue spalle una concreta esperienza nel mondo delle quattro tuote. Ha salito molti gradini della scala gerarchica Fiat e quando ha deciso dimettersi in proprio lo ha fatto da grande conoscitore dei segreti di questo mondo dell'auto e dei camion.

Ilario Lucioli, coadiuvato dai due figli Gianni e Roberto, si sta impegnando e sta espandendo la sua attività in un momento non certo facile per l'economia nazinale, ma la sua caparbietà sta avendo la meglio. Uno degli ultimi grandi business è stata la vendita in un solo colpo di oltre 50 camion Iveco all'Autamarocchi di Trieste. Un'operazione che lo ha posto al centro dell'attenzione di tutta la stampa specializzata nazionale.

Concessionario Iveco per Trieste, Gorizia e Udine, ha il suo quartier generale a Pradamano, ma nel capoluogo regionale è quotidiano il suo impegno, anche perché in questo periodo, in via Flavia, ha creato un enorme punto vendita (e assistenza) per l'usato. Un esempio per tutti quei concessionari che si lamentano del grave peso economico provocato dalle auto di seconda mano.

Ma non basta: nell'esposizione all'inizio di via Brigata Casale sta nascendo un centro avanzato per i veicoli commerciali Fiat e Iveco. Ama la nostra regione, ama Trieste, e per questo motivo soffre per le troppe inerzie, per quei dissidi che bloccano l'attività commerciale. Ormai si sente friulano e giuliano e sogna per Trieste un futuro simile a quello di Nizza: un grande centro turistico e commerciale. «In questa città ci sono enormi capitali e notevoli capacità per far decolalre l'economia, bisogna avere più fiducia. Anche pensando che, adesso, con lo "scoppio" della pace, nazioni come la Croazia e l'Ungheria guardano a questa città come alla metropoli in grado di offrire tutto. E noi non dobbiamo deluderle. Lo stesso settore dell'auto e dei veicoli commerciali può trarre notevoli benefici da questo auspicato decollo. Ma bisogna fare in fretta, altrimenti gli acquirenti e i turisti saranno attratti da altre città di quest'area d'Europa. Con concretezza. Nello spirito commerciale che fu alla base della filosofia mercantile della città nei secoli scorsi».

L'«LT» DELLA VOLKSWAGEN

Il meccanico? Un optional

Cambia pelle e anche cuore il fortunato LT della Volkswagen. La casa tedesca, infatti, ha deciso di portare in Italia alla fine di quest'anno un «furgone» che punta sull'economicità di esercizio. Facciamo alcuni esempi: nelle motorizzazioni a benzina l'olio potrà essere cambiato ogni 15 mila chilometri, e in quelle diesel addirittura ogni 22.500! Ma non basta: la prima ispezione, quella che di solito si fa tra i 1.000 e i 1.500 chilometri, è stata addirittura eliminata e spostata a quota 45 mila. Proprio così: a 45 mila chilometri.

Caratterizzato da un nuovo design, con l'inconfondibile frontale Vw, e con un profilo moderno che ricorda il Transporter, il nuovo LT verrà prodotto, per ora, nella versione furgonata e vetrinata con massa complessiva a pieno carico da 2.8 a 4.6 tonnellate.

Verrà equipaggiato con un moderno ed economico propulsore cinque cilindri turbodiesel di 2,5 litri e 102 cavalli, e con un motore a benzina di 2,3 litri e 143 cv. Ma non finisce qui: in seguito arriveranno un diesel aspirato a iniezione diretta, e cinque cilindri, da 75 cavalli, e un turbodiesel a iniezione diretta e quattro cilindri in grado di erogare 125 cavalli.

Dallo stabilimento di Hannover, dunque, partiranno le schiere di un veicolo commerciale che si candida a essere uno dei più economici in assoluto. E anche uno dei più robusti.

MoLTe le novità estetiche e di allestimento. E decisamente migliorata l'accessibilità, con un'ampia porta laterale scorrevole e un portellone a doppio battente.

SPECIALE MOTORI

«Sterilcar», e la salute viaggia su quattro ruote

Odori sgradevoli, batteri, muffe, spore. L'abitacolo dell'auto è uno degli ambienti prediletti dai microrganismi. Il microclima caldo-umido dell'impianto di condizionamento o di riscaldamento costituisce infatti l'habitat ideale per la loro proliferazione. Questi organismi possono però rivelarsi un notevole rischio per la salute, determinando l'insorgenza di gravi malattie, tra cui il morbo del legionario.
Un'accurata pulizia dell'abitacolo non è certo sufficiente a eliminarli: ci vuole un intervento specifico.
Per annientare tutti i microrganismi che infestano la vettura è oggi disponibile Sterilcar, un nuovo primato della tecnologia Air Top Italia. Sterilcar deodora e bonifica l'impianto di condizionamento e l'abitacolo dell'auto mediante l'ozono, attivando un processo di ossidazione delle cellule degli agenti patogeni.
Quest'avanzata tecnologia è completamente automatizzata e prevede due fasi: l'ozonizzazione e la catalizzazione.
Nella prima fase Sterilcar, attraverso una lampada a raggi ultravioletti, immette nell'abitacolo e nell'impianto di riscaldamento o condizionamento una quantità di ozono tale da annientare i microrganismi presenti.
Nella fase di catalizzazione, l'ozono viene trasformato in ossigeno.
E a questo punto la macchina è sterilizzata, inodore, bonificata da qualsiasi residuo di ozono.
Per ottenere una buona garanzia di sterilità è consigliabile effettuare il trattamento Sterilcar almeno due volte all'anno. La seduta dura meno di due ore.
E dopo ogni sterilizzazione non dimenticate di inserire Zaffo, il filtro della salute, il primo filtro per abitacolo ai carboni attivi.
Zaffo è composto da resine acriliche e da carboni attivi che interagendo trattengono tutte le sostanze inquinanti che penetrano attraverso le prese d'aria.
Zaffo è capace di trattenere oltre il 50 per cento delle polveri e dei metalli che penetrano nell'abitacolo.
In particolare il filtro Zaffo si è rivelato efficace contro il benzene, uno degli inquinanti più nocivi per l'uomo.

BOARETTO CHRISTIANO
ELETTRONICA E CLIMATIZZAZIONE DELL'AUTO
Pieris - Gorizia
Via C. Battisti 12 - Tel. 0481/76527

ELETTRAUTO MECCANICA
SERGIO DI SERGIO BURLIN
Condizionatori d'aria per auto
Trieste
Via del Ghirlandaio 7/B
Tel. 040/947000

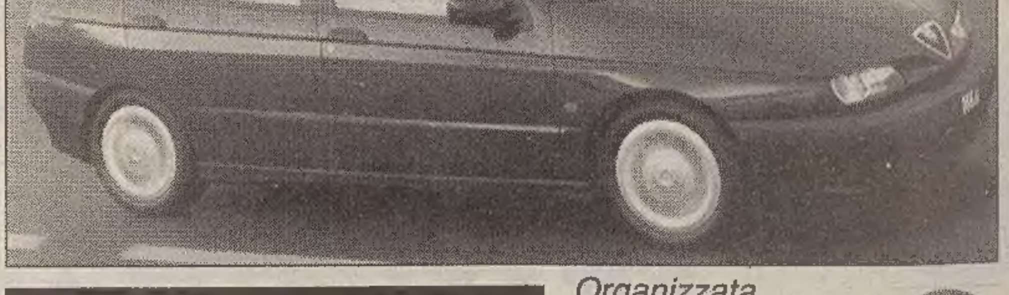
PICCINI
CONDIZIONATORI D'ARIA PER AUTO
PULLMAN - AUTOTRENI - VEICOLI SPECIALI
CONDIZIONATORI D'ARIA PER AMBIENTI
Codroipo - UD
Piazza Garibaldi 107

Concessionario per il F.-V.G. e Veneto
AEFFE SERVICE
TRIESTE
Via Jacopo Cavalli 10
Tel. 040/774464

CONTI CORSINI e ZANON Snc
di Fauro Rabusin & C.
Ricambisti e accessoristi da sempre...
TRIESTE
piazza Oberdan 4
Tel./Fax 630273

BOTTA INIZIALE!
i SALDI di
SPORT & SPORT
TRIESTE - VIA TORREBIANCA 22
ABBIGLIAMENTO-SCARPE
MACCHINE PALESTRA
dal 20% al 50%

ALFA 146 ti



IN PIENO CENTRO A TRIESTE
AERRE-CAR
Organizzata vendita e assistenza *Alfa Romeo*
TRIESTE - VIA S. FRANCESCO 60 - TEL. 637484